VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 319)**
- **Komisji Spraw Zagranicznych (nr 166)**
- **Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 322)**

z dnia 3 marca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 319)

Komisji Spraw Zagranicznych (nr 166)

Komisji do Spraw Unii Europejskiej (nr 322)

3 marca 2015 r.

Komisje: Infrastruktury, Spraw Zagranicznych oraz do Spraw Unii Europejskiej, obradujące pod przewodnictwem posłów: **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury oraz **Marka Krząkały (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Spraw Zagranicznych, rozpatrzyły:

– informację ministra infrastruktury i rozwoju, ministra spraw zagranicznych oraz ministra pracy i polityki społecznej w sprawie narzucenia przez Niemcy na polskie podmioty gospodarcze płacy minimalnej i innych obowiązków informacyjnych, które spowodują dramatyczne pogorszenie sytuacji ekonomicznej i możliwości funkcjonowania polskich przedsiębiorstw, a szczególnie krajowych przewoźników.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Rynasiewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Radosław Mleczko** podsekretarz stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, **Zenon Kopyściński** członek zarządu Forum Związków Zawodowych, **Maciej Wroński** prezes Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska, **Piotr Litwiński** prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, **Władysław Żero** prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia, **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ Solidarność oraz posłowie do Parlamentu Europejskiego **Jadwiga Wiśniewska**, **Marek Jurek** i **Kosma Złotowski**.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Piotr Babiński**, **Agata Jackiewicz**, **Eliza Kalita**, **Kaja Krawczyk**, **Artur Kucharski**, **Jolanta Misiak**, **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury, Komisji Spraw Zagranicznych oraz Komisji do Spraw Unii Europejskiej. W imieniu prezydiów trzech Komisji serdecznie państwa witam.

Porządek posiedzenia przewiduje informację ministra infrastruktury i rozwoju, ministra spraw zagranicznych oraz ministra pracy i polityki społecznej w sprawie narzucenia przez Niemcy na polskie podmioty gospodarcze płacy minimalnej i innych obowiązków informacyjnych, które spowodują dramatyczne pogorszenie sytuacji ekonomicznej i możliwości funkcjonowania polskich przedsiębiorstw, a szczególnie krajowych przewoźników.

Przypomnę, że posiedzenie zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 Regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów Klubu Parlamentarnego Prawo i Sprawiedliwość i przekazane do trzech Komisji. W imieniu wnioskodawców upoważnieni do reprezentowania grupy posłów są posłowie Andrzej Adamczyk i Piotr Król.

W posiedzeniu bierze udział liczna reprezentacja pracodawców branży transportu drogowego, przedstawiciele organizacji związkowych. Serdecznie państwa witam.

Rząd reprezentowany jest przez sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, pana Zbigniewa Rynasiewicza. Witamy pana ministra wraz z zespołem współpracowników. Obecny jest także podsekretarz stanu w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej pan Radosław Mleczko. Witam pana ministra wraz z zespołem współpracowników. Są również obecni posłowie do Parlamentu Europejskiego. Witamy panią poseł Wiśniewską i pana marszałka Jurka. Jesteśmy we właściwym gronie, aby zmierzyć się z problematyką dzisiejszego posiedzenia.

Oddaję głos posłom wnioskodawcom. Bardzo proszę, pan poseł Piotr Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dlaczego uznaliśmy, że istnieje potrzeba zwołania wspólnego posiedzenia Komisji? Podejmujemy tematykę będąca w zakresie działania trzech Komisji. Pozwolę sobie najpierw opisać wagę problemu, z którym przyjdzie nam się dzisiaj zmierzyć. 1 stycznia 2015 r. weszły w Niemczech w życie przepisy narzucające płacę minimalna w wysokości 8,5 euro za godzinę. Ten przepis szczególnie boleśnie dotyka polskiego sektora transportu. Ma zastosowanie do niemieckich i zagranicznych operatorów transportu wykonujących działalność transportową na terenie Niemiec zarówno w zakresie kabotażu, jak i międzynarodowych operacji transportowych do i z Niemiec, a także w zakresie tranzytu.

Kilka danych statystycznych, żeby zobrazować, jak dużego obszaru polskiej gospodarki ten problem dotyczy. Według GUS, w 2013 r. prawie 39% wszystkich przewozów ładunków eksportowanych z Polski dostarczane było do Niemiec. Wykonaliśmy pracę przewozową, która stanowi 30% całej pracy przewozowej w eksporcie drogowym z Polski. W 2013 r. odnotowaliśmy 10-procentowy wzrost w masie towarowej i wykonanych tonokilometrach w stosunku do 2012 r. W imporcie z Niemiec do Polski przewieziono transportem samochodowym ładunek, który stanowi 41% całego importu. W 2013 r. w tym zakresie obserwowaliśmy niewielki spadek. Wykonano 15.495 milionoton km, co stanowi 32% całego importu dostarczanego transportem samochodowym. To pokazuje, jak poważne konsekwencje ma sprawa, którą się dziś zajmujemy.

Polscy przewoźnicy, oprócz przewozów docelowo dwustronnych, realizują przejazdy tranzytowe przez Niemcy oraz przewozy kabotażowe wewnątrz Niemiec. Według danych dotyczących transportu drogowego w Niemczech w 2013 r., wykonano 452.900 milionoton km. Te same źródła określają pracę przewozową wykonaną przez przewoźników niemieckich i porównują ją do wielkości, którą wykonali przewoźnicy zagraniczni. Różnica tych danych to ok. 428.511 tys. ton wskazuje na działalność przewoźników spoza Niemiec, w czym znaczne udziały mają polscy przewoźnicy. Pragnę przypomnieć, że polscy przewoźnicy osiągnęli pozycję dominującą na wielu rynkach, na których są przewożone towary.

W prasie niemieckiej pojawiły się informacje, że na podstawie danych pochodzących od operatora opłat drogowych polscy przewoźnicy wykonali w relacji z Niemcami w 2014 r. ok. 9 mln operacji transportowych, z czego 2 mln to operacje tranzytowe. 9 mln operacji transportowych. O takim zakresie rozmawiamy.

30 stycznia 2015 r. niemieckie władze po licznych protestach podjęły decyzję o zawieszeniu wykonywania przepisów, a nie o ich wycofaniu. Przepisy zostały zawieszone wyłącznie w zakresie przejazdów tranzytowych w odniesieniu do polskich przewoźników, do czasu wyjaśnienia sprawy przez Komisję Europejską. Utrzymano nowe reguły zarówno dla przewozów dwustronnych, jak i dla kabotażu.

Jak wygląda utrudnianie życia polskim przewoźnikom i jakie nowe biurokratyczne obostrzenia muszą spełniać? Po pierwsze, wszyscy operatorzy transportu są zobowiązani powiadamiać urząd niemiecki w Kolonii przed rozpoczęciem operacji transportowej na terenie Niemiec. W formalnym powiadomieniu znajduje się zobowiązanie pracodawcy, czyli w tym wypadku polskiego pracodawcy, do przestrzegania postanowień ustawy o minimalnym wynagrodzeniu oraz do przechowywania wymaganej dokumentacji i dostarczenia jej w języku niemieckim na żądanie niemieckich władz celnych do kontroli.

Pragnę zwrócić państwa uwagę zwłaszcza na ten drugi element. Ponadto, powiadomienie dla pracowników mobilnych musi być również przedstawione w języku niemieckim. Pracodawca musi rejestrować rozpoczęcie i zakończenie pracy transportowej oraz

liczbę godzin przepracowanych na terytorium Niemiec najpóźniej w ciągu 7 dni od wykonania operacji transportowej. Dokumentacja musi być przechowywana co najmniej 2 lata na terytorium Niemiec lub innego kraju.

Jakie sankcje grożą polskim przewoźnikom za nieprzestrzeganie przepisów o płacy minimalnej? Po pierwsze, 30 tys. euro w przypadku niezgłoszenia informacji o pracownikach wykonujących pracę na terytorium Niemiec, po drugie 500 tys. euro w przypadku niewypłacenia należnego wynagrodzenia bądź wypłacania go z opóźnieniem. Nie muszę państwu uświadamiać, że w transporcie nie zarabia się wysokością marży, lecz liczbą kursów. Tego typu kary doprowadziłyby do tego, że przewoźnicy musieliby zakończyć działalność.

Płaca minimalna jest ustalona jako godzinowe wynagrodzenie brutto, które musi być wynagrodzeniem pieniężnym. Zasiłki i dodatki wypłacane przez pracodawcę nie są traktowane jako element płacy minimalnej. Polski system wynagradzania kierowców znacząco różni się od systemu w Niemczech. Gros polskich kierowców otrzymuje różnego rodzaju świadczenia, które nie są uznawane przez niemieckie przepisy za płacę minimalną. Przepisy uderzają w polskie firmy transportowe. Dodatki będące rekompensatą za wykonywanie pracy, które obecnie otrzymują polscy kierowcy, nie mogą być wliczone do stawki minimalnej. Częścią płacy minimalnej nie są również diety wypłacane z tytułu zwrotu wydatków faktycznie poniesionych przez pracownika za granicą, takich jak koszty podróży, wyżywienia, zakwaterowania czy ryczałty za nocleg.

Podstawą działania jednolitego, funkcjonującego od 1993 r. rynku Unii Europejskiej były cztery swobody: przepływu osób, towarów, usług i kapitału. Umożliwiają one bardziej wydajną alokację czynników produkcji. W tym przypadku pod pojęciem czynników produkcji rozumiemy tabor i kierowców. Tymczasem szerokie stosowanie ustawy o płacy minimalnej może stanowić ograniczenie swobody świadczenia usług ustanowionej w art. 56 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Przepisy niemieckie w przypadku branży transportowej dalece wykraczają poza to, co jest niezbędne do zapewnienia ochrony pracowników. Są to środki nieadekwatne i prowadzą do nadmiernego obciążenia i pogorszenia konkurencyjności firm spoza Niemiec, głównie z Polski.

Niemieckie próby narzucenia zagranicznym przewoźnikom obowiązku wypłacania stawki minimalnej gwałcą zasady, na których zbudowana jest Unia Europejska. Trzeba je uznać za polityczny dyktat. Niemcy, podejmując takie działania, niszczą, unijny dorobek ostatnich dwóch dekad. Wypowiedziały w ten sposób innym państwom wojnę handlową.

Co gorsze, wedle informacji, które uzyskaliśmy, w zmienionym francuskim kodeksie transportowym ma znaleźć się zapis, wedle którego kierowcy zagranicznych ciężarówek wykonujący przewozy do i z Francji oraz kabotaż na terytorium Francji powinni być objęci francuską płacą minimalną. Jej wysokość ma wynieść 9,61 euro brutto za godzinę. Obecnie nowa ustawa podlega procesowi legislacyjnemu. Po przyjęciu przez Zgromadzenie Narodowe trafi do izby wyższej – Senatu. Procedowana jest w trybie przyspieszonym, jako część składowa pakietu reform gospodarczych. Nowe przepisy mogą wejść w życie w połowie roku.

Nieuczciwa próba wyrugowania polskich przewoźników z rynku niemieckiego jest naśladowana przez Francuzów. Tak się bowiem składa, że udziały polskich firm transportowych we francuskim rynku transportowym są znaczne.

Kończąc wprowadzenie i oddając głos panu przewodniczącemu Adamczykowi, chciałbym powiedzieć Komisjom o relacjach duńsko-niemieckich w zakresie transportu. Organizacja branżowa International Transport Denmark zlicza ciężarówki przekraczające granicę duńsko-niemiecką. W III kwartale 2002 r. z Niemiec przejechało dziennie 2676 ciężarówek, 5 lat później ta liczba wzrosła do 3230. Wśród nich prawie 25% należało do przewoźników duńskich, 48% do niemieckich, zaś 16% do wschodnioeuropejskich. Od 2002 r. do 2007 r. wzrósł udział zestawów z Niemiec, natomiast o połowę zmalał duńskich.

Gdyby komuś się wydawało, że to co się obecnie dzieje, jest przypadkowe, to przykład niemiecko-duński pokazuje, że taki scenariusz został już konsekwentnie i brutalnie zrealizowany. Duńczycy zostali wypchnięci z niemieckiego rynku przewozów transportowych. Tę samą próbę podejmuje się w odniesieniu do polskich przewoźników, którzy

dzięki heroicznej pracy osiągnęli niezwykle silną pozycję na rynku przewozów transportowych. W ślad za Niemcami idą Francuzi.

Wspólnie z panem przewodniczącym Andrzejem Adamczykiem, wiceprzewodniczącym Komisji Infrastruktury, wkrótce po uchwaleniu niemieckiej ustawy o płacy minimalnej zwróciliśmy się do Biura Analiz Sejmowych o przedstawienie opinii prawnej dotyczącej zgodności z prawem Unii Europejskiej niemieckiej ustawy o płacy minimalnej w zakresie dotyczącym usług transportowych. Chciałbym przeczytać państwu konkluzję tej opinii: „stosowanie przepisów niemieckich w odniesieniu do pracowników polskich przedsiębiorstw transportowych, którzy nie są pracownikami delegowanymi, mogłoby utrudniać korzystanie z form przedsiębiorczości i świadczenia usług, o których mowa w ustawie, i naruszać prawo Unii Europejskiej".

To jest punkt wyjścia do naszego dzisiejszego spotkania i rozmowy. Pozwolę sobie oddać głos panu przewodniczącemu Andrzejowi Adamczykowi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Bardzo proszę, pan poseł Andrzej Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, co jest powodem debaty? Pan poseł Piotr Król przybliżył stan z dnia dzisiejszego, przedstawił, z czym mamy do czynienia w przestrzeni niemieckiej i francuskiej. Dlaczego pobudzamy dyskusję w polskim Sejmie? Z bardzo prostej przyczyny. Uważamy, że wszystkie działania prowadzone do tej pory nie gwarantują, że decyzje niemieckie zostaną cofnięte. Były mało skuteczne. Dobrze, że były podejmowane, że strona rządowa podjęła ofensywę. Należy jednak zadać pytanie – na ile będzie ona skuteczna?

Doprowadzono do tego, że polscy ministrowie rozmawiają z ministrami niemieckimi, choć pewne jest, że na tym poziomie nie będzie porozumienia i ostatecznie wypracowanych decyzji co do wycofania się strony niemieckiej z przepisów, które narzuciła na wykonujących przewozy na terenie Niemiec. Nie podjęto zdecydowanych działań na poziomie Komisji Europejskiej i Rady Europy. Skuteczność przedsięwzięć może być praktycznie żadna. Kiedy prowadzi się spór w przestrzeni prawnej, ostateczny termin rozstrzygnięcia można założyć na 2016 r. lub 2017 r. Jakiekolwiek by ono było, wówczas będzie już nieistotne dla naszej gospodarki, przede wszystkim dla gałęzi transportu samochodowego. Po prostu przedsiębiorstw międzynarodowego transportu samochodowego w Polsce już nie będzie. Taka będzie rzeczywistość.

Umowa pomiędzy partiami koalicyjnymi Niemiec wdrożona w formie przepisów w styczniu br. ma doprowadzić do wyrugowania z niemieckiego rynku przewoźników spoza Niemiec. Potem będzie to dotyczyć Francji. Taki jest cel. Wydaje się, że strona rządowa absolutnie tego nie docenia, uznając, że wystarczą rozmowy prowadzone przez ministra pracy z jego odpowiednikiem w Niemczech oraz przez ministra transportu z jego niemieckim odpowiednikiem.

Znamy zdecydowane stanowisko Niemiec w wielu innych kwestiach. Możemy sobie wyobrazić, jakie będą skutki rozmów. Pragnę przypomnieć, że zawieszono wyłącznie wykonywanie przepisów dotyczących tranzytu. Nie zawieszono przepisów dotyczących transportu, którego elementem jest załadunek czy rozładunek w Niemczech. Bardzo mało jest tranzytów samochodowych. Często doładowuje się towar w Niemczech bądź zostawia część towarów. Tak samo będzie we Francji.

Zdumienie budzi stanowisko kilkunastu ministrów. Lektura tego stanowiska powoduje, że – używając kolokwialnego języka – ręce opadają. Ministrowie państw członkowskich kierują do niemieckiego rządu list, licząc na pomyślne załatwienie sprawy. Cytuję: „Chcielibyśmy zwrócić się do Republiki Federalnej Niemiec o przeanalizowanie obecnej interpretacji dotyczącej zakresu stosowania ustawy o płacy minimalnej dla przewozów międzynarodowych i o zawieszenie wykonalności ustawy". Jeśli tak miękko sformułowane stanowisko kierowane jest do strony niemieckiej, to kto z ministrów podpisujących taki apel wierzy, że odniesie to jakikolwiek skutek?

Chcielibyśmy usłyszeć na dzisiejszym posiedzeniu, jakie są plany strony polskiej w odniesieniu do wdrożenia w polskiej przestrzeni prawnej przepisów, które będą odpo-

wiedzią na działania Niemców i Francuzów. Francuzi powinni bardziej się zainteresować warunkami pracy we francuskich hipermarketach w Polsce niż warunkami pracy polskich kierowców na terenie Francji. Czy minister spraw zagranicznych oraz minister infrastruktury przygotowują działania będące odpowiedzią na działania niemieckie? Nie może być tak, że każdy robi, co chce. Nie odwołuję się do tego, co robią rosyjscy transportowcy na terenie RP. Z naszymi przedsiębiorcami można robić wszystko, co się żywnie podoba.

Jeśli strona polska nie podejmie inicjatywy budowania mocnej koalicji na poziomie państw Unii Europejskiej zainteresowanych tym problemem i na poziomie rządowym, jeśli przewodniczący Rady Europejskiej nie podejmie w tej sprawie działań, to nasza aktywność będzie nieskuteczna. Jeśli strona rządowa uważa, że jest inaczej i może nas dzisiaj zaskoczyć informacjami, które zmienią nasze stanowisko w tej sprawie, będzie mi bardzo miło. Będziemy mile zaskoczeni. Obawiam się jednak, że takich informacji strona rządowa nie posiada.

Jeszcze jedna deklaracja. Proszę państwa, nie jest tak, że problem powstał przed miesiącem czy dwoma, a teraz życie przynosi nowe wyzwania, nad którymi należy się pochylić. Będziemy państwu przypominali, że problem pozostaje nierozwiązany. Rozwiązać go trzeba, bo z miesiąca na miesiąc nadzieje na przetrwanie dobrze zorganizowanego sektora transportu drogowego w Polsce są coraz mniejsze. Jeśli państwo nie podejmiecie zdecydowanych i skutecznych działań, będziecie odpowiedzialni za to, co się stanie z polską branżą transportu drogowego.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Poproszę o zabranie głosu sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju pana Zbigniewa Rynasiewicza.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Rynasiewicz:

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście. Chciałbym zaznaczyć, że dzisiejsza debata nie jest pierwszą, która dotyczy tej tematyki i która jest przeprowadzana w Sejmie. Od momentu zaistnienia problemu na pytania posłów odpowiadała pani minister Wasiak i pan minister Kosiniak-Kamysz. Formułowane były pytania w ramach spraw bieżących. Nie jest to zatem pierwsze spotkanie i pierwsza debata.

Chciałbym wszystkim państwu, którzy zabierają głos w tej sprawie i którzy przypominają o problemie, serdecznie podziękować w imieniu strony rządowej. Każde wsparcie jest cenne. Mamy do czynienia z problemem, który nie rozgrywa się tylko i wyłącznie w zakresie odpowiedzialności rządu polskiego, ale w obszarze prawa polskiego. Każde działanie wspierające inicjatywy zmierzające do nadania problemowi rangi problemu Komisji Europejskiej i krajów członkowskich uzyskuje pełne wsparcie rządu. Dziękuję wszystkim organizacjom przewoźników, a także politykom i naszym przedstawicielom w Parlamencie Europejskim.

Problem zaistniał wraz z przyjęciem w Niemczech ustawy o płacy minimalnej. Minimalne wynagrodzenie określone zostało w wysokości 8,5 euro brutto za godzinę we wszystkich obszarach gospodarki narodowej. Przepisy zostały rozszerzone na przewoźników oraz na polskie firmy wystawiennicze, które są silnie obecne na terenie Niemiec i osiągają duże dochody ze swojej działalności na terytorium tamtego kraju. Ustawa obejmuje również polskich pracowników działających w obszarze żeglugi śródlądowej na terenie Niemiec. Jest to dla nas bardzo poważny problem.

Od samego początku mamy pełną świadomość, że przyjecie tych rozwiązań przez stronę niemiecką i ich egzekwowanie w praktyce może doprowadzić do kryzysu polskiej branży transportowej i branż, które wymieniłem, tym bardziej że polskie firmy wykonują ponad 80% przewozów do i przez terytorium Niemiec. Udział polskich firm transportowych w przewozach wewnątrz Niemiec stanowi prawie 25% wszystkich przewozów kabotażowych wykonywanych w tym kraju. Decyzja rządu niemieckiego jest szczególnie niekorzystna dla branży transportu drogowego, ponieważ stwarza bariery administracyjne związane z obowiązkami wynikającymi ze stosowania ustawy. Wiąże się z obowiązkiem dokonywania zgłoszenia w języku niemieckim, zawierającego dane doty-

czące pracowników oraz miejsca i czasu ich pracy w Niemczech, a także z koniecznością przechowywania stosownej dokumentacji przez 2 lata. Problemem jest odmienna niż w Polsce struktura wynagrodzenia, która obowiązuje w Niemczech.

Oczywiste jest, że działania rządu niemieckiego osłabiają konkurencyjność polskich firm transportowych i stwarzają ryzyko znacznej redukcji polskiego udziału w tej branży w Unii Europejskiej. Takie stanowisko prezentuje polski rząd na wszystkich spotkaniach we wszystkich gremiach. Nie podzielamy opinii niemieckiej administracji co do zakresu stosowania niemieckiej ustawy o płacy minimalnej. Polska ma powody, aby uważać, że stosowanie interpretacji opartej na zasadzie terytorialnej nie jest właściwe. Nie każda godzina przepracowana na obszarze RFN powinna podlegać przepisom o płacy minimalnej, a jedynie czas, który wiąże się z wykonaniem pracy w ramach oddelegowania, zgodnie z dyrektywą dotyczącą delegowania pracowników w ramach świadczenia usług.

W przypadku transportu międzynarodowego nie mamy do czynienia z delegowaniem pracowników. Uważamy również, że przewoźnicy transportowi są nieproporcjonalnie bardziej obciążeni nowymi wymogami administracyjnymi, niż wynikałoby to wprost z zapisów niemieckiej ustawy o płacy minimalnej oraz z kwestii ochrony niemieckich pracowników. Mamy poważne wątpliwości co do zgodności niemieckiej ustawy i jej przepisów wykonawczych z prawem Unii Europejskiej. W szczególności przepisy te należy uznać za niedopuszczalne z punktu widzenia zasady swobody świadczenia usług, czyli z art. 56 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Prowadzą one do nierównego traktowania i dyskryminacji ekonomicznej polskiej branży transportowej. Opinię Polski podzielają inne państwa członkowskie, które również są zainteresowane odstąpieniem przez Niemcy od stosowania przepisów o płacy minimalnej w stosunku do międzynarodowego transportu drogowego.

Rząd polski podejmuje wszelkie starania, aby pilnie wyjaśnić zgodność z prawem UE przepisów nowej niemieckiej ustawy o płacy minimalnej i jej aktów wykonawczych. Wielokrotnie zwracaliśmy się do strony niemieckiej z prośbą o przedstawienie szczegółów dotyczących interpretacji przepisów. Konsultowaliśmy również swoje obawy z innymi państwami członkowskimi. Rząd polski powiadomił także Komisję Europejską o tym problemie. Działania były podejmowane na wszystkich szczeblach. Nie pominęliśmy żadnej możliwości, aby problem ten stał się jednym z ważniejszych dla Komisji Europejskiej.

Nasza aktywność rozpoczęła się od kontaktów ambasady RP z niemieckim ministerstwem pracy. MSZ wystosowało w grudniu notę do ambasady RFN w Polsce. 23 grudnia zostało wystosowane pismo minister infrastruktury i rozwoju pani Marii Wasiak do komisarzy ds. rynku wewnętrznego, ds. transportu oraz ds. zatrudnienia, zwracające uwagę na potencjalnie negatywny wpływ niemieckich przepisów na europejski rynek przewozów drogowych. W styczniu odbyło się spotkanie zastępców stałych przedstawicieli przy UE wybranych krajów Unii, na którym została omówiona interpretacja ustawy o płacy minimalnej i kwestia podjęcia wspólnych działań dyplomatycznych. Tak należy traktować przywołane przez pana przewodniczącego Adamczyka wystąpienie ministrów infrastruktury wszystkich krajów – jako element działań dyplomatycznych. Jesteśmy bowiem na etapie działań dyplomatycznych.

Rząd podjął również działania na najwyższym szczeblu politycznym. 21 stycznia odbyła się rozmowa pani premier Ewy Kopacz z panią kanclerz Merkel, a także pana ministra Trzaskowskiego z ministrem transportu RFN. Efektem tych rozmów były wizyty pani minister Wasiak i pana ministra Kosiniaka-Kamysza w Berlinie i rozmowy z ich odpowiednikami. Polska przejawia największą aktywność spośród wszystkich krajów europejskich. W trakcie zagranicznych wizyt w Polsce nasi goście dziękowali nam za wyjątkową aktywność. Polska inicjuje działania zmierzające do zmiany przepisów bądź do właściwego ich interpretowania z punktu widzenia przepisów europejskich.

Problem ten wynikł z interwencji pani premier Kopacz oraz z rozmów polskich ministrów z ich odpowiednikami. Został przyjęty do wiadomości przez stronę niemiecką. Doszło do spotkań roboczych z partnerami niemieckimi w Niemczech i w Polsce. Sprawa płacy minimalnej w Niemczech została także poruszona podczas spotkania ministra infrastruktury pani Marii Wasiak z komisarz ds. transportu 20 lutego br.

Te działania spowodowały, że w styczniu została wszczęta procedura EU „Pilot", która ma wyjaśnić zgodność niemieckich przepisów z prawem Unii Europejskiej. Uruchamiając tę procedurę, Komisja zamierza zbadać zgodność z unijnym prawem ustawy o płacy minimalnej oraz jej aktów wykonawczych. Ze względu na wagę sprawy procedura ta ma zostać istotnie skrócona. Obecnie Komisja Europejska oczekuje na odpowiedź na zadane stronie niemieckiej pytania, która powinna wpłynąć do 3 marca br. Ponadto komisarze ds. transportu i ds. zatrudnienia podnieśli ten problem podczas ich styczniowych wizyt w Berlinie.

Z inicjatywy Polski nasz kraj oraz Bułgaria, Chorwacja, Republika Czeska, Estonia, Grecja, Węgry, Litwa, Rumunia, Słowacja i Słowenia podpisały wspólny list, w którym wyrażają swoje zaniepokojenie związane z wpływem przyjętych przez Niemcy regulacji prawnych na sektor transportu w Unii Europejskiej. Adresatem tego listu była pani minister pracy i spraw społecznych RFN oraz minister transportu i infrastruktury cyfrowej.

Niezależnie od powyższych działań, w tym prowadzonych na poziomie międzynarodowym, rząd powołał międzyresortowy zespół ds. działań sprzyjających rozwojowi międzynarodowego transportu drogowego, któremu przewodniczy minister infrastruktury i rozwoju. Zespół rozpoczął prace 5 lutego br. Zadaniem zespołu, w którym aktywnie uczestniczą przedstawiciele przewoźników, jest opracowanie planu średnio- i długookresowych działań wspierających rozwój branży transportu drogowego. Zespół będzie starał się w sposób kompleksowy doprowadzić do właściwych regulacji wspierających funkcjonowania transportu drogowego w Polsce i za granicą.

Jesteśmy w kontakcie z posłami do Parlamentu Europejskiego. Wszyscy, którzy chcą włączyć się w działania, uzyskują od nas stosowne informacje. Mamy potwierdzenie, że Niemcy złożyli Komisji Europejskiej wyjaśnienia i odpowiedzi. Niedługo będziemy mieli możliwość zapoznania się z nimi i odniesienia się. Z pewnością zapadnie decyzja Komisji Europejskiej co do dalszego procedowania w tej sprawie.

Faktem jest, że mamy do czynienia z podobną reakcją rządu francuskiego, przy czym przyjęcie rozwiązań przez Francję odbyło się poprzez poprawkę wniesioną na ostatnim posiedzeniu parlamentu francuskiego, wcześniej niekonsultowaną. Jest dla nas oczywiste, że nie mamy do czynienia wyłącznie ze starannością tych rządów co do właściwego wynagrodzenia obywateli francuskich czy niemieckich, lecz z próbą innego ułożenia relacji rynkowych w obszarze transportu drogowego. Stąd wynikają przedstawione przeze mnie działania rządu polskiego.

Usłyszeliśmy pytanie, czy te działania są w pełni właściwe i skuteczne. Naszym zdaniem uzyskaliśmy to, co można było uzyskać, czyli właściwą reakcję Komisji Europejskiej, konieczność złożenia wyjaśnień przez stronę niemiecką, zajęcie się tą sprawą przez Komisję Europejską, zintegrowanie kilkunastu krajów UE wokół tego problemu i wsparcie dla Polski. Coraz przychylniej patrzą na nasze działania kraje takie jak Holandia czy Wielka Brytania. Problem staje się ogólnoeuropejski i o to nam chodziło.

Nie ukrywam, że podczas naszych wewnętrznych rozważań, jak prowadzić te działania i jaką przyjąć taktykę, pojawiały się głosy, że trzeba to zrobić szumnie i głośno. Przede wszystkim zależy nam jednak na tym, żeby reakcja była skuteczna. Nie chcemy ingerencji rządu niemieckiego w nasze wewnętrzne regulacje, w tym przypadku płacowe. Identycznie musimy zachowywać się wobec strony niemieckiej, zwracając uwagę w taki sposób, jakiego sami byśmy oczekiwali od naszych partnerów. W taki sposób powinniśmy postępować na tym etapie.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Zwracam się do pana ministra Mleczko, czy chce zabrać głos? Dziękuję bardzo.

Zanim otworzę debatę, chciałbym poinformować Wysokie Komisje, że w programie wizyty pani komisarz Violety Bulc w Warszawie było także spotkanie z przewodniczącymi Komisji do Spraw Unii Europejskiej oraz Komisji Infrastruktury. Jednym z głównych tematów, które poruszaliśmy, była kwestia wprowadzenia minimalnej płacy w Niemczech na poziomie 8,5 euro, a ściślej rzecz ujmując objęcia tą płacą nie tylko firm

na terenie Niemiec. Pani komisarz przedstawiła pełną informację co do działań podjętych przez Komisję Europejską.

Otwieram debatę. Pierwsza zgłosiła się pani poseł do PE Jadwiga Wiśniewska.

Poseł do Parlamentu Europejskiej Jadwiga Wiśniewska:

Dziękuję uprzejmie, panie przewodniczący. Panowie przewodniczący, szanowni państwo. w sprawie będącej przedmiotem dzisiejszej debaty występowałam do Komisji z pytaniem i podnosząc kwestię wadliwości przepisu, na jaki powołują się Niemcy. Z pewnością działania Niemiec należy odczytywać jako mające na celu osłabienie konkurencyjności międzynarodowych polskich przewoźników. Niemcy uderzają w przewoźników z premedytacją i bardzo boleśnie. Martwi mnie, że do takich samych rozwiązań przygotowują się Francuzi i Belgowie. Sytuacja dla polskiego transportu drogowego jest naprawdę bardzo niebezpieczna.

Do tej pory nie uzyskałam wyczerpującej odpowiedzi Komisji, jedynie odpowiedź ogólnikową, że Komisja pochyla się nad tym problemem. W naszej ocenie rząd niemiecki nadużywa europejskiego prawa w sprawie płacy minimalnej. Niestety, panie ministrze, ofensywa rządu w tej sprawie jest trochę spóźniona. Pismo pani minister Wasiak z 23 grudnia jest pełne ogólników i nie odnosi się do meritum sprawy. Mylnie argumentowaliście państwo, że Niemcy łamią zasadę swobody świadczenia usług, podczas gdy problem tkwi w tym, że Niemcy oparli swoje przepisy na unijnej dyrektywie o delegowaniu pracowników.

Panie ministrze, uważam, że powinna zostać przygotowana ekspertyza prawna w tej sprawie. Niemcy wprost powołują się na unijną dyrektywę o delegowaniu pracowników. W stanowisku rządu, które mam przed oczyma, powołujecie się państwo na sprzeczność z zasadą swobody świadczenia usług. Zupełnie niepotrzebnie – to tylko zagmatwa sprawę i spowoduje, że polski transport drogowy upadnie. Mówię to z pełną odpowiedzialnością. W stanowisku rządu czytamy: „Nie każda godzina przepracowana na obszarze RFN powinna podlegać przepisom o płacy minimalnej, a jedynie czas, który wiąże się z wykonywaniem pracy w ramach oddelegowania”.

Panie ministrze, szanowni państwo, obowiązek zapłaty minimalnej płacy niemieckiej nie dotyczy kierowców realizujących przewozy towarów do i z Niemiec. W takich przypadkach nie dochodzi do delegowania pracownika do pracy w Niemczech, gdyż specyfika pracy kierowcy w transporcie międzynarodowym przewiduje odbywanie podróży międzynarodowych służbowych. Kierowców realizujących międzynarodowe przewozy nie można traktować jako delegowanych do pracy w innym kraju, lecz jako odbywających podróż służbową.

Apelowałabym do rządu, żebyście państwo wykorzystali tę sugestię. Kierowcy są odbywającymi podróż służbową, a nie delegowanymi. Wówczas będzie podstawa, żeby uznać niemieckie przepisy za niezgodne z prawem unijnym. W przypadku transportu ta dyrektywa, na którą powołują się Niemcy, nie ma zastosowania.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Krzysztof Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. O tych problemach rozmawiamy już chyba po raz trzeci. Mówimy o wpływie działań Niemców, Francuzów na sektor transportu. Jest to błędny kierunek rozważań. Działania niemieckie i francuskie stanowią próbę wkraczania dwóch najsilniejszych państw europejskich w nasze wewnętrzne sprawy. Niemcy i Francuzi testują, jak będą zachowywały się inne państwa UE, kiedy nastąpi próba wkroczenia w ich suwerenne uprawnienia. Płaca minimalna w Polsce dla polskich pracowników nie jest regulowana Traktatem lizbońskim. Jest to suwerenne prawo polskiego rządu. Kwestie te są podejmowane w ramach komisji trójstronnej rządu, pracodawców i strony społecznej.

Koncentrując się na wpływie przepisów niemieckich na sektor polskiej gospodarki, gubimy istotny aspekt sprawy. Zezwalamy, żeby poszczególne państwa UE mogły bezkarnie wtrącać się w suwerenne prawa innych państw. Ta sprawa jest w ogóle nieporuszana. Rząd polski podchodzi do tego swobodnie, zostawiając ten temat, jakby nic się nie działo.

Gdyby stawka została obniżona o 2-3 euro, to może będzie w porządku? Nie możemy godzić się na takie rozwiązania, które wkraczają w kompetencje innych państw. Po kilku tego typu próbach państwa takie jak Polska mają zostać podnóżkiem innych państw.

Pan minister podkreślił, że prowadzimy działania dyplomatyczne. Nasi partnerzy nie bawią się w żadną dyplomację. Uchwalają prawo i czekają, co inne państwa zrobią i jak pokornie będą prosiły o litość. Dlaczego nie ma not dyplomatycznych do ambasadora żądających natychmiastowego wycofania tych przepisów? Dlaczego nie ma zdecydowanych reakcji? Dlaczego Polska nie żąda zwołania Rady Europejskiej w tej sprawie? Chodzi nie tylko o przedsiębiorstwa transportowe, o kierowców, leczo naruszenie traktatu.

Może będziemy skarżyć się do trybunałów? Nie. Sprawa musi stanąć na forum Rady Europejskiej. Jeśli nazywamy przewodniczącego Rady Europejskiej prezydentem Europy, to niech zacznie działać jak prezydent, niech zwoła Radę i powie stanowczo, że koniec z takimi działaniami.

Z naszych działań przebija bezsilność. Dlaczego? Skąd to się bierze? dlaczego to jest gadanie dookoła? Dlaczego „mydlenie" sprawy? Dlaczego taka „mętna woda", że nie wiadomo do końca, co rząd robi i dlaczego? Dlaczego rząd jest bierny? Bo rząd sobie policzył. Wprowadzenie tego daje prawie 2 mld zł więcej do budżetu. To jest dodatkowy cichy podatek eliminujący suwerenne prawa pracodawców do ustalania delegacji. Co może obecnie zrobić pracodawca? Będzie płacił 30 zł delegacji zamiast 300 euro za wyjazd.

Co robi polski rząd? Zabiera w ten sposób pieniądze pracownikowi. Wyliczyłem to. Kierowcy otrzymują płacę minimalną plus wynagrodzenie za delegację. Kierowca otrzymuje 300 euro za wyjazd odbywany średnio 4 razy w miesiącu. To daje kwotę 1200 euro, czyli 6 tys. zł w delegacji. Są to pieniądze nieopodatkowane. Jeśli będziemy musieli płacić 8,5 euro za godzinę, to da łączną kwotę za wyjazd ok. 200 euro. Trzeba dodać do tej sumy koszt dwóch noclegów w wysokości 100 euro. W efekcie damy tylko 330 zł diety minimalnej. Co się wówczas stanie? Pracownik miał 6 tys. zł, a będzie miał 5 tys. zł netto. Pracodawca musi się bronić. Pracodawcy walcząc o te pieniądze, nie walczą o siebie. Oni sobie poradzą. Walczą o swoich pracowników, żeby nie zostali skrzywdzeni. Zachowują się lepiej niż polski rząd, bo są aktywniejsi.

Rząd wyliczył, że da się wyciągnąć 1,5-2 mld euro. Niby pojedziemy, niby pogadamy, niby coś zrobimy, ale „skrobniemy" te pieniądze. To tak się robi? Trzeba to jasno policzyć. Ja mam to za rząd robić? To jest granda w biały dzień. Oczekuję od posłów do Parlamentu Europejskiej, że poważnie zajmą się tą sprawą. Nasza suwerenność nie może być naruszana. Rząd nie będzie taki zachłanny, niech nie liczy, że na tym skorzysta. Pracodawcy będą musieli uderzyć w pracowników. Do czego to podobne? To jest w porządku?

Jeśli tak nie jest, niech mnie ktoś sprostuje. Dzwoniłem do pracodawców i pytałem, jaka jest sytuacja, jakie są wyliczenia. Panie ministrze, postępujecie nie w porządku, niejasno. Minister finansów zorientował się, że będzie więcej pieniędzy i jesteście gotowi oddać suwerenność za te parę złotych. Do niczego.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Rynasiewicz.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje. Zarzucanie nam, że w odpowiedzi na wniosek grupy posłów przedkładamy informację o działaniach rządu w odniesieniu do niemieckich przepisów o płacy minimalnej, jest nieuprawnione. Odpowiadamy precyzyjnie na sformułowane pytanie. To państwo zadaliście określone pytanie, sformułowaliście temat. Rząd precyzyjnie odpowiada na to pytanie.

Oczywiście każdy ma prawo do takich rachunków. Jesteśmy w Sejmie. Poseł jest niezależny i niezawisły. Gratuluję panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu takiego sposobu myślenia. Moim zdaniem pana konkluzje są nieuprawnione, ale ma pan do tego prawo. Po raz pierwszy, bardzo głęboko, się z panem nie zgadzam.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Jakub Rutnicki, bardzo proszę.

Poseł Jakub Rutnicki (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wsłuchując się w głosy posłów PiS krytykujące rząd, nasuwa mi się myśl, że państwo dużo krzyczycie, ale raczej nie pomagacie. Warto przypomnieć kalendarz i na jakim poziomie były prowadzone rozmowy. Rozmowy w sprawie płacy minimalnej prowadziła pani premier z panią kanclerz Merkel. Rząd cały czas pochyla się nad tym problemem. Odbyła się wizyta pani minister Wasiak w Berlinie. W ciągu kilku dni czy tygodni tej sprawy nie da się definitywnie załatwić. PiS uprawia tanią demagogię polityczną. Podajecie państwo jakieś dziwne przeliczenia. Insynuujecie, że rząd się z kimś dogadał. Nie. Rząd próbuję załatwić tę bardzo trudną sprawę, biorąc pod uwagę specyfikę i kwestie dotyczące prawa wewnętrznego każdego kraju.

Wiadomo, że kwestia jest rozważana na forum Komisji Europejskiej. Lepiej państwo pomagajcie, a nie wprowadzajcie w błąd firm transportowych, udając, że coś robicie. Wy krzyczycie, a rząd próbuje załatwić sprawę.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan marszałek Marek Jurek, bardzo proszę.

Poseł do PE Marek Jurek:

Dziękuję bardzo. Chcę nawiązać do tego, co mówił pan przewodniczący Tchórzewski, pytając o liczby. Liczby są bardzo proste. W ciągu ostatnich 20 lat, to znaczy w okresie stowarzyszenia i przynależności Polski do UE, eksport niemiecki do Polski wzrósł ponad 6-krotnie. To są realne zyski, które nasi sąsiedzi czerpią z otwartego rynku. Muszą reguły tego otwartego rynku akceptować. Polska godzi się z konsekwencjami przewagi technologicznej naszych partnerów, na których otworzyliśmy rynek. Było to szczególnie dotkliwie w okresie obowiązywania traktatu stowarzyszeniowego. Uzyskanie pełnego członkostwa trochę poprawiło sytuację.

My te reguły akceptujemy, natomiast nasi partnerzy niemieccy chcą od reguł uciekać i to nie po raz pierwszy. Tego typu działania nasiliły się w okresie kryzysu, kiedy nasi francuscy partnerzy chcieli umknąć spod zakazu dofinansowywania przedsiębiorstw państwowych przez państwo, spod zasad pomocy publicznej. Skutecznie to przeprowadzili w Europejskim Trybunale Sprawiedliwości.

Proszę państwa, mamy do czynienia ze zwyczajnym pogwałceniem zasad UE, zasad naszej współpracy. Posłowie w Parlamencie Europejskim wystąpili w tej sprawie z inicjatywą międzypartyjną. W sprawę zaangażowała się pani poseł Wiśniewska, poseł Poręba, poseł Ożóg, poseł Liberadzki, poseł Iwaszkiewicz, poseł Grzyb.

Oczywiście rząd powinien otwarcie mówić o pogwałceniu reguł unijnych. Nie jestem upoważniony do składania wniosków, mogę tylko wyrazić opinię i przekazać sugestię. W moim przekonaniu cenna byłaby opinia wspólnie wyrażona przez trzy komisje sejmowe i przekazana Parlamentowi Europejskiemu oraz innym instytucjom unijnym, domagająca się w imieniu Polski poszanowania reguł unijnych, reguł konkurencji. Wspólne reguły mają to do siebie, że raz są korzystne dla jednej strony, drugi raz dla innej. Dotychczas były korzystne dla tej strony, która ma przewagę. Nasi niemieccy partnerzy muszą pogodzić się z tym, że od czasu do czasu fakt, że płaca w Polsce jest tańsza, będzie działać na naszą korzyść. Mamy prawo do przewagi konkurencyjnej. Nasi partnerzy muszą się z tym pogodzić.

Jest to kwestia inicjatywy kierownictw poszczególnych komisji i państwa posłów. Wydaje mi się, że z punktu widzenia naszej racji na forum UE byłoby wskazane, aby w tej sprawie stanowczą i jasną opinię wyraziły wspólnie trzy komisje sejmowe.

Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę o zabranie głosu pana posła Arkadiusza Litwińskiego.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję. Szanowni państwo, chcę podziękować za zaangażowanie i wypowiedzi naszych eurodeputowanych. To jest budujące w naszej dzisiejszej rozmowie, że i tak można dyskutować.

Apeluję, żeby ograniczyć te nieco inaczej motywowane wypowiedzi niektórych moich kolegów parlamentarzystów. Nie jestem naiwny. Wiem, że na tak licznym posiedzeniu transmitowanym medialnie istnieje taka pokusa, ale powinno nam zależeć na tym, żeby doprowadzić do jak najszybszego sukcesu. Bierzmy przykład z posłów do PE. Jeśli potrafią współpracować, to my też starajmy się wokół tego skupiać, a nie poszukiwać doraźnych, podyktowanych kalendarzem wyborczym niepotrzebnych podziałów. Szanujmy różnice, unikajmy podziałów.

Teraz trzy pytania, panie ministrze. Obawiam się, że do planowanego na koniec kwietnia szczytu rządowego polsko-niemieckiego ten temat nie będzie definitywnie rozstrzygnięty. Czy rozważacie państwo, aby w agendzie rozmów znalazła się ta kwestia, moim zdaniem jedna z wiodących, jeśli chodzi o relacje gospodarcze? Geopolityka również opiera się na gospodarce.

Drugie pytanie. Czy zespół międzyresortowy ma za zadanie wyodrębnienie kwestii, którymi można zająć się na poziomie krajowym? Jakie są ustalenia tego zespołu i harmonogram ich realizacji? Zakładam, że zespół działa dynamicznie.

Trzecie pytanie. Możliwy jest taki scenariusz, że Komisja Europejska nie podzieli naszego poglądu, co nie znaczy, że będzie miała rację. Może być też tak, że nasze zabiegi dyplomatyczne nie osiągną skutku. Będąc świadomym dysproporcji występujących między naszymi państwami, przede wszystkim gospodarczych, stawiam pytanie, czy polski rząd analizuje znalezienie takich obszarów, w których moglibyśmy podjąć działania symetryczne?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Jerzy Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panowie ministrowie. Temat jest przez nas podejmowany po raz trzeci. Wystąpienie pana ministra Rynasiewicza było inwentaryzacją historii tego tematu. Nie dowiedzieliśmy się nic specjalnego. Jedyną rzeczą, która realnie zaistniała w ostatnich miesiącach, istotną z punktu widzenia firm transportowych i rynku, który zatrudnia setki tysięcy ludzi w Polsce, był telefon pani premier kopacz do pani kanclerz, który spowodował spotkanie ministrów pracy i infrastruktury. Sprawa z oczywistych względów urasta do rangi nie tylko prawnej, ale i politycznej. To jest test, na podstawie którego inni silniejsi członkowie UE będą później działać. Będą powoływać się na ten precedens.

Mam konkretne pytanie do przedstawicieli resortów spraw zagranicznych, infrastruktury oraz pracy, czy rząd nie uważa za racjonalne, aby bez zwłoki i oczekiwania na rozstrzygnięcia unijne przygotować skargę do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Sądzę, że ten problem ostatecznie będzie rozpatrywany przez Trybunał, zważywszy na dotychczasową labilność w realizowaniu dość istotnych interesów gospodarczych Polski. Opinia Biura Analiz Sejmowych wskazuje, że stosowanie niemieckich przepisów w odniesieniu do pracowników polskich przedsiębiorstw, którzy nie są pracownikami delegowanymi, utrudnia korzystanie ze swobody przedsiębiorczości i świadczenie usług, naruszając prawo UE.

Można zadać poboczne pytanie, jak kształtuje się symetrycznie obowiązek informacyjny kierowcy firmy niemieckiej, który wjeżdża na teren Polski? Polscy przedsiębiorcy są na mocy nowych niemieckich przepisów zobowiązani do wytwarzania dokumentów w języku niemieckim i korespondencji ze stosownymi urzędami w tym kraju. Jest to pytanie istotne. Dobrze byłoby, żeby sprawa została zainicjowana przez rząd.

Mam pytanie do przedstawiciela MSZ, jak ta kwestia w ciągu ostatnich miesięcy była prezentowana w ramach różnych bilateralnych spotkań z odpowiednikami w państwach UE. To jest kluczowy problem dotykający istoty prowadzenia działalności gospodarczej wewnątrz Unii Europejskiej, który powinien być pozbawiony dodatkowych elementów biurokratycznych wprost uderzających w silny segment rynku realizowany przez polskie firmy transportowe.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Adam Abramowicz, bardzo proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, panie ministrze. Pan poinformował nas po raz kolejny o działaniach rządu. Rzeczywiście złożył pan informację na skutek naszego wniosku. Przecież zdaje pan sobie sprawę, że posłom nie chodzi o to, żeby przekonać się, iż państwo pracujecie. Rzecz w tym, że pracujecie nieskutecznie. Czas płynie. Kolejne państwa, próbując wypchnąć konkurentów ze swojego rynku, zaczynają postępować tak samo. To budzi nasze zaniepokojenie. Rząd powinien zadziałać skutecznie.

Nie zgodził się pan z tezą posła Tchórzewskiego, z domysłami dlaczego tak jest, ale takie myśli muszą się rodzić. Czas płynie, a rząd nie załatwił problemu. Nie odpowiedział pan na konkretne pytania pana posła Tchórzewskiego. Dlaczego działacie tak miękko? Dlaczego nie został złożony wniosek o zwołanie Rady Europejskiej w tej sprawie? Dlaczego nie było not dyplomatycznych? Prześliznął się pan przez konkretne pytania. Zarzuca pan, że formułujemy nieuprawnione teorie. Jakie one mają być, skoro przedsiębiorcy zostaną wkrótce wyrugowani z rynku niemieckiego lub ograniczona zostanie ich działalność?

Co z działaniami symetrycznymi, o których mówił poseł Polaczek? Już możecie wprowadzić zasadę, że niemieccy kierowcy mają mieć dokumenty w języku polskim i karę w wysokości 100 tys. euro za brak dokumentacji. Jeśli nie zaczniecie tak działać, to Niemcy nic nie zrobią. Przecież oni nie wprowadzili tych zasad, bo się pomylili, tylko bardzo precyzyjnie chcieli uderzyć w polskie firmy, które są konkurencyjne. Dzisiaj PESA ma problem z homologacją. Nasze firmy wchodzące na rynek spożywczy mają problem ze znalezieniem dystrybutorów. Przedsiębiorcy sami zbierają podpisy, bo rząd nie staje w ich obronie. Wszystkie państwa członkowskie powinny stosować reguły swobodnej konkurencji, które są podstawą UE. Nasze firmy są wypychane z rynku. Rząd ich nie wspiera. W sprawie firm transportowych rząd pracuje, rozmawia, ale czas płynie, a skuteczności nie ma żadnej.

Bardzo proszę o odpowiedź na pytania, które zadał pan poseł Tchórzewski, a także na pytanie dotyczące działań symetrycznych. Dlaczego już nie wprowadzacie takich przepisów? Jeśli polscy przedsiębiorcy mają tłumaczyć dokumenty na język niemiecki, to symetryczne przepisy może wprowadzić strona polska.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi. Pan minister prosi o głos. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Co to znaczy skuteczność? W wyniku reakcji polskiego rządu przepisy te nie są egzekwowane przez stronę niemiecką. Prosiliśmy przewoźników o przekazywanie sygnałów dotyczący tego, w jaki sposób służby niemieckie reagują na przewóz towarów przez polskich przewoźników na terenie Niemiec, ile jest zatrzymań. Do dnia dzisiejszego otrzymaliśmy od przewoźników ok. 30 zgłoszeń wskazujących, że były reakcje ze strony niemieckich służb w tej sprawie.

Rząd niemiecki przyznał, że nie jest przygotowany do natychmiastowego wejścia w życie tych przepisów i odstąpił od części rozwiązań. Chodzi o transport do i z Niemiec oraz tranzyt. Strona niemiecka zgodziła się z naszą interpretacją. Taka decyzja zapadła po rozmowach pani premier Kopacz i polskich ministrów pracy oraz infrastruktury. Komisja Europejska wystąpiła do strony niemieckiej o wyjaśnienia w tej sprawie. Dlaczego zatem mówicie państwo o braku skuteczności?

Jeśli chcielibyśmy wprowadzić analogiczne przepisy wobec Niemiec, to obowiązywałyby one również wobec innych państw, także tych, które są wobec nas w porządku i chcą wspólnie z nami występować przeciwko działaniom dyskryminującym ze strony niemieckiej. Niemcy również wprowadzili swoje przepisy w odniesieniu do wszystkich państw. Uważam, że działania rządu polskiego były i są skuteczne. Ta skuteczność będzie coraz bardziej widoczna. Mówicie państwo o skardze do Trybunału. Zapewniam, że żadnego elementu nie zaniedbamy. Stosowne działania będą podejmowane przez polski rząd.

Co do działań podejmowanych przez ministra spraw zagranicznych, minister Trzaskowski na bieżąco zajmuje się tą sprawą. Problem był poruszany na wszystkich spotkaniach z odpowiednikami polskiego ministra. Monitoring sprawy jest prowadzony przez wszystkich polskich ambasadorów.

Jeśli chodzi o ustawę francuską, dokonujemy jej oceny. W dniach 11-12 marca odbędzie się pierwsze spotkanie konsultacyjne pomiędzy stroną polską i francuską. Na 27 kwietnia przewidziane jest kolejne spotkanie ze stroną niemiecką. Będą to konsultacje międzyrządowe.

Rozpocząłem dzisiejszą wypowiedź od podziękowań dla tych wszystkich, którzy wspierają działania zmierzające do zmiany przepisów przez Niemcy. Do tego zmierzamy. Dziękujemy za państwa wypowiedzi. Jeśli Komisje przyjmą stanowisko w tej sprawie, uznamy to za cenny wkład. Wszystkie działania mające na celu zmianę niekorzystnych przepisów oceniamy jako pozytywne i mile widziane.

Międzyresortowy zespół obradował dwukrotnie. Problem płacy minimalnej zdominował oba spotkania. Gros pracy, którą chcemy i musimy wykonać, zmierza do przyjęcia regulacji wewnętrznych, wspierających branżę transportową. Od tego nie chcemy uciekać. Chodzi o obciążenia finansowe i sprawy pracownicze. Trzeba spojrzeć na te kwestie przez pryzmat płacy minimalnej, czyli rozstrzygnięcia związanego z uchwałą siedmiu sędziów. Chcemy, żeby pracodawcy przyjęli rozwiązanie, które ułatwi im funkcjonowanie w Polsce i na terenie UE, a także żeby było ono akceptowane przez stronę pracowniczą.

Jak państwo doskonale wiecie, obecnie mamy spór. W ramach zespołu trzeba będzie ten spór rozstrzygnąć. Podkreślam, że zasadnicza część spraw rozpatrywanych w zespole dotyczy uregulowań wewnętrznych. Jest wiele kwestii, które trzeba uregulować, także z punktu widzenia siły i znaczenia branży. Rząd zdaje sobie sprawę, że osiągnięcia branży transportowej są znaczące. Polski przedsiębiorca potrafi znaleźć się na rynku europejskim i zdominować rynek niemiecki. Stąd działania naszych partnerów. Aktywność rządu polega nie tylko na ochronie interesów naszych przedsiębiorstw, ale również na pewnej ofensywie. W najbliższym czasie będziemy konsultować z przedstawicielami branży nasze zamiary.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Mam zapisanych do głosu pana Jana Buczka i pana Macieja Wrońskiego. Kto jeszcze chciałby zabrać głos?

Pan poseł Bogdan Rzońca, pan Władysław Żero, pani poseł Jadwiga Wiśniewska, pan poseł Jerzy Polaczek, pan Piotr Litwiński, pan Kosma Złotowski poseł do PE i pan Zenon Kopyściński z Forum Związków Zawodowych.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Kontynuujemy obrady. Do głosu zapisało się 9 osób. Czy ktoś jeszcze się zgłasza? Zamykam listę mówców.

Oddaję głos panu posłowi Kosmie Złotowskiemu. Proszę bardzo.

Poseł do PE Kosma Złotowski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, problem dotyczy nie tylko polskich przedsiębiorstw, ale polskich w największej mierze. Posłowie do Parlamentu Europejskiego z innych krajów krytykują niemieckie rozwiązania, ale patrzą, jakie działania podejmie rząd kraju, którego interes jest najbardziej zagrożony, czyli rząd RP. Pan minister mówi, że w efekcie polskich starań przepisy nie są egzekwowane.

Panie ministrze, te przepisy nie są dzisiaj egzekwowane, ale dokumenty są składane i muszą być przechowywane przez 5 lat. nie ma żadnego zapewnienia strony niemieckiej, że do tych dokumentów, za rok czy dwa, inspektorzy nie zajrzą i nie zażądają zaległych kar. Takich zapewnień ze strony niemieckiej nie ma. Nie poinformował pan Komisji o tym, jakoby miały być.

Zupełnie nie rozumiem, dlaczego do dzisiaj nie ma skargi polskiej w Europejskim Trybunale Sprawiedliwości. Ta skarga powinna być napisana, zanim przepisy weszły w życie. Kiedy weszły, powinna zostać natychmiast złożona. Polski rząd musi dawać przykład rządom innych państw, a to dlatego, że polski interes najbardziej ucierpiał.

Odnoszę wrażenie, że strona polska chce rozwiązać problem bilateralnie z Niemcami, licząc na to, że Niemcy zmienią zdanie. Panie ministrze, jeśli nie będzie konkretnych kroków, jak skarga w Europejskim Trybunale Sprawiedliwości, projekty ustaw wprowadzające symetryczne rozwiązania wobec przedsiębiorstw spoza Polski, nie ma co liczyć na zmianę postawy Niemiec.

Ponad 90% prasy regionalnej w Polsce należy do kapitału niemieckiego. Czy nie można stworzyć projektu ustawy, zgodnie z którym polscy obywatele zatrudnieni w tego rodzaju przedsiębiorstwach muszą otrzymywać takie same pensje jak na porównywalnych stanowiskach w Niemczech, i złożyć go do pierwszego czytania w Sejmie? Wtedy redaktor naczelny „Gazety Pomorskiej" musiałby otrzymywać pensję redaktora naczelnego w Niemczech. To jest możliwe. Trzeba sformułować przepis i wprowadzić projekt przynajmniej do pierwszego czytania. Jeśli inni zobaczą, że jesteśmy stanowczy, to przyłączą się do koalicji. Jeśli obserwują, że Polska jest rozlazła, że nie bardzo wie, co ma zrobić, a ministrowie po kątach płaczą, to nikt się tym nie przejmie i te przepisy za pół roku będą skrupulatnie egzekwowane. A nasze ciężarówki będą jeździły tylko pomiędzy Zakopanem a Krakowem.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę o zabranie głosu pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Dzisiejsza debata dotyczy również sprawności działania Komisji Europejskiej. Komisja zadawała pytanie Niemcom. Odpowiedź strony niemieckiej miała zostać przekazana 3 marca, czyli dzisiaj. Czy pan minister Rynasiewicz wie o działaniach ministra Andrzeja Dychy, który dzisiaj przebywa w Brukseli? Jest posiedzenie wiceministrów spraw zagranicznych UE do spraw ochrony rynku. Pan minister Dycha opowiada w mediach, że jest oczekiwanie przedstawienia przez stronę niemiecką odpowiedzi na pytania zadane przez Komisję Europejską. Może odpowiedź już jest?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Proszę o zabranie głosu panią poseł Jadwigę Wiśniewską.

Poseł do PE Jadwiga Wiśniewska:

Panie przewodniczący, panie ministrze. Przed chwilą otrzymałam odpowiedź z Komisji, którą, jeśli pan przewodniczący pozwoli, zacytuję: „Decyzja rządu Niemiec o wprowadzeniu jako 22. kraj w UE minimalnego wynagrodzenia za pracę jest w pełni zgodna z polityką społecznego zaangażowania Komisji. W zakresie, w jakim przepisy ustawy o płacy minimalnej mają zastosowanie do wszelkich operacji transportu międzynarodowego, w tym do tranzytu i do kabotażu, podlegają one obecnie analizie Komisji.

W tym celu Komisja skierowała do władz niemieckich prośbę o sprecyzowanie ważnego interesu społecznego i objaśnienie konieczności wprowadzenia minimalnego wynagrodzenia w tym sektorze, w szczególności w odniesieniu do działań, które nie wymagają załadunku ani rozładunku w Niemczech. Komisja stara się również wyjaśnić kwestię konieczności wprowadzenia mechanizmów egzekwowania i wymogów administracyjnych związanych z systemem minimalnego wynagrodzenia za pracę.

Zgodność niemieckiej ustawy z prawem unijnym, w szczególności pod kątem poszanowania zasady proporcjonalności, zostanie poddana ocenie w celu zagwarantowania, że nie doprowadzi do nadmiernego ograniczenia swobodnego przepływu towarów ani swobody świadczenia usług.

W oparciu o ocenę wyjaśnień, które zostaną przedłożone przez władze niemieckie, Komisja podejmie decyzję w sprawie ewentualnego podjęcia odpowiednich kroków. Komisja poinformuje szanownych posłów o wynikach tej analizy".

Panie ministrze, z tej odpowiedzi wynika, że jest jeszcze czas na działanie i prowadzenie konkretnych rozmów. Proszę spróbować posłużyć się argumentem, który przytoczyłam. Niemcy oparły swoje przepisy na unijnej dyrektywie o delegowaniu pracowników, natomiast kierowców realizujących międzynarodowe przewozy nie można traktować

jako delegowanych do pracy w innym kraju, lecz jako odbywających podróż służbową. Być może ta sugestia przyczyni się do tego, że Komisja stanie po stronie transportowców.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Bardzo dziękuję, pani poseł.

Proszę o zabranie głosu pana posła Jerzego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Poprosiłem ponownie o udzielenie mi głosu, bo chciałbym jeszcze raz stanowczo prosić przedstawicieli rządu o odpowiedź na pytanie w sprawie złożenia skargi do Trybunału Sprawiedliwości UE, nie czekając na rozstrzygnięcia wewnętrzne instytucji europejskich. Mówił o tym przed chwilą poseł do PE Kosma Złotowski. Ponawiam pytanie, na jakim etapie jest analiza prawna kwestii? Upływają kolejne miesiące. Nie zanosi się na szybkie rozstrzygnięcie.

Druga kwestia – jak przedstawia się korespondencja w tej sprawie rządu RP do przewodniczącego Rady Europejskiej? Czy prezydent Europy był w tej kwestii szczegółowo informowany przez przedstawicieli rządu? Jakie z tych kontaktów wynikają wnioski? Kilka dni temu prasa pisała, że prezydent Europy pojawił się na posiedzeniu zarządu PO na Pomorzu, w którym uczestniczyła również pani premier i kilku innych ministrów. Dyskutowano o przyszłości grupy Energa. Czy w ciągu ostatnich kilku miesięcy przewodniczący Rady Europejskiej znalazł na czas, by osobiście spotkać się z przedstawicielami rządu i omówić kwestie wdrożenia przepisów niemieckich, które głęboko ingerują w konkurencyjność transportu, swobodę przepływu towarów na poziomie ogólnoeuropejskim? To jest istotne potencjalne naruszenie prawa europejskiego.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Do głosu zapisanych jest sześć osób spośród zaproszonych gości. Proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi, a potem udzielę państwu głosu.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście. Z informacji, które posiadam, wynika, że nie przekreślamy możliwości skorzystania w jakimś momencie z instytucji skargi do Trybunału Sprawiedliwości UE. Może do tego dojść. Nigdy nie było tak, że bez wyczerpania działań na poziomie europejskim uciekano się do skargi. Istnieje właściwa kolej rzeczy. Najpierw podejmujemy działania na poziomie Komisji Europejskiej. Skarga do Trybunału jest ostatecznością. Jeśli działania będą nieskuteczne, a my będziemy przekonani, że mamy rację, to skierujemy skargę do Trybunału. Tę instytucję wykorzystywano czterokrotnie.

Co do wykorzystania wątku dyrektywy o oddelegowaniu pracowników, oddam głos pani dyrektor, która postara się wyjaśnić nasz punkt widzenia.

Zastępca dyrektora Departamentu Praw Pracy Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej Agnieszka Wołoszyn:

Dziękuję bardzo. Przeanalizowaliśmy przepisy niemieckie i Niemcy w uzasadnieniu do ustawy nie powołują się na dyrektywę o delegowaniu pracowników. Nawet w formularzu, który powinien być wypełniony przez pracowników delegowanych lub przez pracowników branży transportowej są dwie podstawy prawne. Pierwsza to ustawa o delegowaniu pracowników, a druga to ustawa o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. W rozmowach bilateralnych Niemcy wprost nie powiedzieli, że te przepisy stanowią wdrożenie przepisów dyrektywy o delegowaniu pracowników.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Bardzo dziękuję.

Do głosu zapisanych jest jeszcze 6 osób. Mam prośbę o 3-minutowe wystąpienia. O godz. 18.00 rozpoczyna się następne posiedzenie, dlatego państwa proszę o dyscyplinę czasową.

Pan prezes Jan Buczek, proszę bardzo.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Dziękuję bardzo. Szanowni panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Zastanawiam się, jak powinna zabrzmieć moja wypowiedź. Wszystkie kwestie poruszane przez państwa zostały już przedyskutowane z naszym udziałem. Sami dostarczyliśmy państwu argumentów do działania. Widać, że po prawej i po lewej stronie sceny politycznej jest duże zaangażowanie w rozwiązanie naszego problemu, za co chciałbym państwu posłom podziękować.

Dziękuję również panu posłowi Rutnickiemu, który wyszedł. Dziękuję państwu, że nie zaakceptowaliście jego stylu dyskusji. My również nie zamierzamy w taki sposób rozmawiać. My, jako przedstawiciele środowiska przewoźników, przywiązujemy wagę do tego, żeby nikt nie mógł nas zaszufladkować politycznie.

Mówimy o ogromnej liczbie polskich przedsiębiorców, o branży, która powstała bez żadnej pomocy państwa. Zawsze trudno jest prosić polityków i administrację o interwencję. Dotychczas radziliśmy sobie sami. Mamy dobre przykłady współpracy, ale nie otrzymywaliśmy żadnych dotacji, pomocy materialnej. Stworzyliśmy ogromną branżę. Pan prezydent Europy również mówił o transporcie międzynarodowym jako polskiej specjalności.

Nasz rząd dba o to, żebyśmy pod względem kosztów zrównali się z naszymi konkurentami zagranicznymi. Polscy przewoźnicy tracą powoli zdolność konkurencyjną. Jeśli nie będzie żadnego nieprzewidzianego zdarzenia, to przewoźnik ma szansę na przejeździe do Niemiec zarobić zaledwie 100 euro. Jeśli będziemy musieli zapłacić więcej kierowcom, którzy dziś otrzymują pobory na poziomie 2 tys. euro za swoją trudną pracę, to wypadniemy z rynku. Rynek europejski jest zespołem naczyń połączonych. W państwach, których rządy dostrzegły, że transport międzynarodowy jest bardzo atrakcyjną branżą, w których oszczędza się przewoźników, mają oni szansę funkcjonowania. My już wypadamy z rynku.

Wiemy o działaniach rządu RP, ale są one spowolnione. Panie ministrze, my nie mamy do czynienia z żadną poprawnością ze strony Niemiec. Oni ignorują wszelkie zasady. Po prostu wdrażają przepisy i brutalnie narzucają swoją wolę innym. Konieczna jest pełna determinacja nie tylko resortu infrastruktury, ale wszystkich zainteresowanych. To jest przecież problem społeczny, a nie wyłącznie ekonomiczny. Kiedy zasilimy grupę bezrobotnych, wówczas okaże się, że to nie jest wyłącznie problem ministerstwa odpowiedzialnego za transport.

Szanowni państwo, oczekujemy efektów natychmiastowych. My również przestajemy być poprawni politycznie. Przez przewoźników został powołany komitet protestacyjny. Ja również przyłączyłem się do niego. Jutro organizujemy pikietę przed ambasadą Niemiec i ambasadą Francji. Chcemy przekazać petycję ambasadorom i jasno stwierdzić, że nie zgadzamy się z takim traktowaniem naszych pracowników. Prawdopodobnie taka akcja odbędzie się równolegle w Rumunii. Odbyliśmy w piątek spotkanie z przedstawicielami stowarzyszeń narodowych z naszej branży. Wszyscy patrzą na nas jak na liderów. Fakt, że inni ministrowie krajów europejskich podpisali się pod wspólnym pismem to efekt działania naszego ministerstwa. Nasi partnerzy czekają na kolejny sygnał. Nie można spodziewać się, że cokolwiek wydarzy się bez naszego udziału. To nas najbardziej dotknęło to uregulowanie. Jeśli chcemy mieć wsparcie, musimy być liderem.

Dla nas sprawa jest oczywista. Gniew naszego środowiska z dnia na dzień rośnie, gdyż coraz bardziej utrudnione jest operowanie na terenie Niemiec. Kontrole już się odbywają. Kiedy Niemcy zostali przez Komisję Europejską poproszeni o wyjaśnienie sprawy, powinno temu towarzyszyć żądanie zawieszenia wykonywania przepisów wobec wszystkich rodzajów przewozów. Tego niestety nie uczyniliśmy. Niezwłocznie powinna zostać zwołana Rada Europejska. Tymczasem mijają tygodnie i tracimy swoją pozycję na tym rynku, a państwo przekazujecie nam dokładnie te same informacje, których wysłuchaliśmy kilka tygodni temu. Nie mamy czasu, nie możemy czekać. Jesteśmy gotowi do współpracy, do pomocy. Możemy w bardziej ostry sposób zademonstrować wobec rządu nasze niezadowolenie, żeby ofensywność polskiego rządu na arenie międzynarodowej była większa.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Jest oczywiste, iż problem jest nie tylko natury ekonomicznej, ale i społecznej. Mamy do czynienia z naruszeniem swobody świadczenia usług i przepływu towarów. Co do tego panuje konsens.

O zabranie głosu proszę pana Macieja Wrońskiego.

Prezes Stowarzyszenia Pracodawców Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie. Postaram się w miarę krótko uzupełnić dotychczasowe wypowiedzi. W pierwszej kolejności chciałbym odnieść się do słów pana ministra Rynasiewicza, bowiem to on odpowiada za polski transport drogowy. Panie ministrze, przy całym szacunku i sympatii trudno zgodzić się z zaprezentowanymi w pańskich wypowiedziach tezami. Stwierdził pan, że prowadzony jest monitoring i mieliście tylko 30 zgłoszeń o kontrolach niemieckich.

Panie ministrze, problem nie tkwi w kontrolach. Niemcy mają na to 2 lata. Kary będą nakładane w postępowaniach administracyjnych, po uprzednim wezwaniu przedsiębiorców do przedstawienia stosownych dokumentów. Problem polega na tym, że obecnie nasi kooperanci z Niemiec żądają od nas oświadczeń, że płacimy wynagrodzenia zgodnie z niemiecką ustawą. Z drugiej strony, zawierają w aneksach do zawartych umów różnego rodzaju postanowienia przewidujące kary umowne nawet w wysokości 500 tys. euro, jeśli polski przewoźnik nie spełni postanowień ustawy. Nasi niemieccy kontrahenci zabezpieczają się przed skutkami ustawy, która uderza także w niemieckie firmy spedycyjne.

Gdyby pan inaczej sformułował pytanie – którzy z przedsiębiorców odczuli już obowiązywanie nowych przepisów, bo zostali wyrzuceni z rynku niemieckiego – to podejrzewam, że nie ma firmy transportowej, która nie zetknęła się już z tym problemem. Proszę nie sprowadzać sprawy do 30 kontroli, tylko przeanalizować skutki gospodarcze istniejących przepisów.

Trudno zgodzić się z tezą pana ministra, że wszystko, co było możliwe, zostało zrobione albo że pozostały nam tylko działania dyplomatyczne. Panie ministrze, naprawdę doceniamy, że biorąc pod uwagę inne państwa europejskie, polski rząd zrobił najwięcej. To nie oznacza, że zrobiono wszystko, co jest możliwe. Tę kwestię należy rozpatrywać na dwóch płaszczyznach – politycznej i prawnej. Jeśli chodzi o płaszczyznę polityczną, to zgadzam się ze zdaniem przewodniczącego Tchórzewskiego, że niemieckie działania godzą w podstawy UE i w suwerenność Polski.

Jeśli śladem Niemiec pójdzie Belgia, Francja i inne państwa, to w ciągu jednego dnia polski przedsiębiorca będzie musiał dostosować się do 3-4 i więcej różnych systemów prawa pracy. Jego umowa z kierowcą będzie musiała zawierać co najmniej tyle elementów, ile będzie systemów prawa pracy, do których będzie musiał się dostosować. Czy to jest działanie proporcjonalne, umożliwiające swobodny przepływ towarów i świadczenie usług? Chyba żaden przedsiębiorca z takim zdaniem się nie zgodzi.

Niemieckie przepisy nakazują przedstawiać niemieckim urzędom do oceny polskie umowy o pracę zawarte przez polskich przedsiębiorców z polskimi pracownikami, konieczność przedstawiania wyciągów z kont bankowych, dotyczących realizacji wszystkich operacji finansowych. Przewidują konieczność przedstawiania regulaminów pracy. Właściwe do rozstrzygania w tych sprawach są sądy niemieckie. Nie mówię o stosownej dyrektywie unijnej, która tego zabrania. Dyrektywa stanowi, że ocena stosunku pracy należy do państwa, w którym jest przedsiębiorca i pracodawca. Dlaczego godzimy się na to, by niemieckie urzędy tak głęboko ingerowały w polskie firmy? To nie jest jednostkowy przypadek. Przewoźników realizujących te przewozy jest obecnie ok. 30 tys. Spłycamy sprawę, mówiąc, że dotyczy tylko polskiego transportu drogowego.

Co możemy zrobić i o byśmy apelowali? Odniosę się do słów pana ministra Rynasiewicza, że czas na wystąpienie do Trybunału Sprawiedliwości UE będzie wówczas, gdy Komisja Europejska rozpatrzy sprawę. Szanowny panie ministrze, prace w Komisji Europejskiej realizowane sa w innym trybie na podstawie innego artykułu. Zanim Komisja Europejska skieruje sprawę do Trybunału Sprawiedliwości UE, upłynie rok 2015 r. Później przed Trybunałem sprawa będzie się toczyła rok lub dwa.

Podam przykład polskich przepisów zakazujących rejestracji pojazdów z kierownicą po prawej stronie. Polska potrafiła się wymigać od obowiązku zmiany przepisów przez prawie 5 lat.

Jeśli sprawa potoczy się trybem unijnym, to upłynie 5 lat. Dlatego rząd polski powinien dać silny sygnał, kierując sprawę w innym trybie do Trybunału Sprawiedliwości UE. Państwo członkowskie ma legitymację, aby wystąpić ze skargą do Trybunału Sprawiedliwości UE, nie czekając na rozstrzygnięcia Komisji. Bardzo dobrze, że Komisja działa. Może będą tego efekty. Nic nie stoi na przeszkodzie, aby polski rząd już teraz złożył skargę. Będzie to miało skutek nie tylko prawny, ale i polityczny.

Nie jest tak, że w UE trzeba wyłącznie grzecznie pytać i prosić o wyjaśnienia. Pamiętam sprawę z 2005 r., kiedy przedstawiciele Inspekcji Transportu Drogowego zatrzymali dwa niemieckie autokary, które nie miały licencji wspólnotowej, powołując się na wewnętrzne niemieckie prawo. Wystosowany był ostry protest niemieckiego ministra spraw zagranicznych, ambasadora. Szef inspekcji, wiceminister właściwy ds. transportu znaleźli się u ministra spraw zagranicznych, bo Niemcy złożyli protest. Oni nie pytali grzecznie o wyjaśnienie, tylko zaprotestowali.

Oczywiście należy rozmawiać grzecznie. Można raz, drugi rozmawiać grzecznie, ale za trzecim razem, jeśli partner jest głuchy na nasze argumenty, jest czas na protest. Protest jest przewidziany w stosunkach dyplomatycznych. Nikomu korona z głowy nie spadnie ani Niemcy z tego powodu nie rozwiążą UE, że Polska zdecydowała się na protest.

Sądzimy, że warto budować koalicję nie tylko na szczeblu ministrów transportu i właściwych do spraw pracy. Wysoko oceniam fakt, że pani premier Kopacz zdecydowała się na rozmowę telefoniczna z panią kanclerz Merkel. Polska premier mogłaby odbyć takie rozmowy z premierami innych państw, aby wspólnie wyrazić protest na płaszczyźnie politycznej. W Unii Europejskiej ważna jest poprawność polityczna. Dopóki sprawa będzie polsko-niemiecka, nasi partnerzy mogą pominąć to milczeniem. Jeśli sprawa będzie pomiędzy Niemcami a znaczną częścią innych państw członkowskich, będzie znacznie lepiej.

Nie można wprowadzać w naszym kraju przepisów dotyczących wyłącznie Niemców. To byłaby dyskryminacja. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby sprowadzić sprawę do absurdu, na przykład wprowadzić konieczność przedstawiania umów o pracę wszystkich pracowników delegowanych albo w podróży służbowej na terenie Polski i przeprowadzić wobec wszystkich pracowników kontrole na lotniskach. Ci pracownicy będą musieli się zarejestrować, przedstawić dokumenty. Może to pokaże prezesom niemieckich spółek, którzy będą udawać się w delegacje, że takie działania są niewygodne.

Oczekujemy od rządu skargi do Trybunału Sprawiedliwości UE, bardziej zdecydowanych działań, nie grzecznego proszenia o wyjaśnienia, tylko protestu na odpowiednio wysokim szczeblu. Byłoby wskazane, gdyby powstała biała księga przedstawiająca działania, które do tej pory rząd w tej sprawie podjął. Byłaby to cenna informacja dla naszego środowiska. Obecnie przepływ informacji nie jest możliwy. Jedynie przedsiębiorcy, którzy śledzą posiedzenia, mogą czegoś się dowiedzieć. Przedsiębiorca musi podejmować codziennie decyzje.

Oczekiwalibyśmy także, aby polski rząd przedstawił stanowisko polskim przedsiębiorcom. Istotne jest, co rząd radzi polskim przedsiębiorcom. Przedsiębiorca wysyłając transport, zawierając kontrakt, podejmuje określoną decyzję. Byłoby cenne, gdyby rząd przedstawił sugestię, co mają robić przedsiębiorcy, z zaznaczeniem, że nie bierze za to żadnej odpowiedzialności. To rozumiemy i nie oczekujemy takich deklaracji.

Przepraszam, jeśli moja wypowiedź została odebrana jako roszczeniowa. Wydaje mi się, że to co powiedziałem, nie wykracza poza standardy stosowane w dyplomacji, na płaszczyźnie dwustronnej. Oczekiwałbym, żeby rząd nie oglądał się na Unię Europejską. Tam działa pani komisarz Bieńkowska, której działania oceniamy bardzo wysoko. Gorzej jest z innymi polskimi przedstawicielami. To, co można było zrobić, zostało zrobione dobrze. Nic więcej zrobić się nie da, bo takie są procedury unijne. Dlatego czas na działania polskiego rządu.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Bardzo dziękuję. Apeluję o dyscyplinę czasową. O zabranie głosu proszę pana prezesa Piotra Litwińskiego.

Prezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Szanowni państwo, nie chciałbym powtarzać wypowiedzi moich przedmówców. Spotykamy się po raz kolejny. Zadałem pani minister Wasiak pytanie, co mają robić polscy przewoźnicy. Otrzymałem odpowiedź, że ministerstwo i rząd nie jest radcą prawnym polskiego przedsiębiorcy. Środowisko odebrało te słowa jako arogancję rządu w stosunku do branży. Nie zadałem tego pytania jako Piotr Litwiński tylko jako przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego. Ponownie zadaję to pytanie.

Będziemy się spotykać, tworzyć zespoły międzyresortowe. Cały czas słyszymy, że coś jest robione. Trzeba podkreślić, że w żadnej innej sprawie rząd nie podjął tak szerokich działań, jak w tej konkretnej. Ale co z tego? Mógł nic nie robić, byle skutecznie. Nam potrzebny jest skutek działania. proszę sobie wyobrazić, że pracodawca wysyła codziennie samochód i podejmuje decyzję. Ludzie nie wiedzą co robić. Dzwonią z całej Polski i pytają, czy zgłaszać, czy nie zgłaszać? Pojawiła się grupa prawników, którzy radzą, jak komu pasuje. Tonący brzytwy się trzyma. Przewoźnicy również szukają różnych rozwiązań. W takim chaosie łatwo jest zbłądzić.

Do kogo mamy się udać? To rząd powinien zapewnić nam ochronę. My wykonujemy pracę, dajemy ludziom pracę, wytwarzamy PKB, a rząd jest od tego, żeby nas chronić. Tego wymagamy od rządu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Bardzo dziękuję.

Pan Zenon Kopyściński, proszę bardzo.

Członek zarządu Forum Związków Zawodowych Zenon Kopyściński:

Panie przewodniczący, szanowne Komisje, panowie ministrowie, szanowni państwo. Przedstawiciele związków zawodowych od początku uczestniczą w spotkaniach organizowanych przez Ministerstwo Infrastruktury w tej sprawie. Zastanawiamy się, co jest dla polskich przedsiębiorców uciążliwością – tworzenie dokumentów w języku niemieckim w związku z płacą na poziomie 8,5 euro, czy kwota 8,5 euro, czy jedno i drugie?

Nie ulega wątpliwości, że kierowcy w transporcie międzynarodowym to fachowcy największej klasy w swoim zawodzie. Musza umieć sobie radzić samodzielnie z różnymi problemami, w różnych okolicznościach. Z pewnością zasługują na godziwe wynagrodzenie. Może to jest 8,5 euro, a może inna kwota? Na pewno nie może to być dotychczasowa minimalna krajowa płaca i reszta jako kwota nieewidencjonowana. Może należy pilnie uchwalić przez parlament Unii Europejskiej minimalną płacę w UE? To rozwiązałoby obecny problem. Byłaby to wypośrodkowana kwota, która obowiązywałaby w całej Unii.

Polskie ustawodawstwo nie zawsze było korzystne dla polskich pracowników oraz pracodawców. Mam na myśli pierwotne zapisy ustawy o drogach publicznych, które przewidywały kary dla kierowców, choć nie byli oni właścicielami środków transportu. Zanim zmieniono zapisy ustawy, tysiące kierowców do dziś nie może się wypłacić, a inspekcja transportu drogowego spieszy się, żeby ściągnąć kary przed zmianą prawa. Są to kary nie na kieszeń kierowcy – powyżej 100 tys. zł.

Kierowcy zagraniczni byli w lepszej sytuacji, byli traktowani lepiej przez polskie ustawodawstwo niż kierowcy polscy, którzy są także, państwo posłowie, waszymi wyborcami. Zanim zaczniemy krytykować władze innych państw, stwórzmy polskie prawo przyjazne polskim pracownikom i przedsiębiorcom, bo nie zawsze tak jest. Złe prawo ciężko się zmienia.

Podzielam stanowisko, że polscy pracownicy zatrudnienie na terenie Polski przez niemieckie firmy powinni zarabiać podobne pieniądze jak ich koledzy w Niemczech. Zapewne dotyczyłoby to dużej grupy polskich pracowników, w tym pracowników niemieckich marketów. Mam nadzieję, że polski rząd i posłowie do PE znajdą drogę wyjścia z problemu, która będzie korzystna dla polskich przedsiębiorców i pracowników.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Bardzo dziękuję.

O zabranie głosu proszę pana Władysława Żero.

Prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysław Żero:

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowni posłowie, powiem krótko i na temat. Polscy przewoźnicy sami zbudowali swoje firmy od podstaw. Do tej pory byliśmy ludźmi spokojnymi, ale miarka zaczyna się przebierać. Jako prezes stowarzyszenia zorganizowałem spotkanie w Białymstoku ze wszystkimi służbami, z wojewodą. Wystosowaliśmy pismo do pani premier w tej sprawie. Odbyliśmy też spotkanie ze wszystkimi posłami z naszego okręgu, którzy również dostrzegają problem.

Dlaczego zatem nie umiemy tej sprawy załatwić? My, jako polscy przewoźnicy, żądamy od pani premier jasnej deklaracji, że dopóki sprawa płacy minimalnej nie zostanie wyjaśniona, nie będziemy ponosić za to żadnej odpowiedzialności. Jako prezes muszę mieć wiedzę, ile mam zapłacić w ramach podstawy, delegacji, ryczałtu. Tymczasem, jak powiedział poseł Tchórzewski, będziemy musieli dopłacić tysiąc zł więcej dla państwa i znajdujemy się w tym samym punkcie.

Pytam – do czego dążymy? Nigdy żadnej sprawy nie dało się do końca doprowadzić. Taka sama sytuacja jest dzisiaj. Teraz mówimy krótko – dosyć. Rząd niemiecki dba o przewoźników niemieckich. Mają dotacje do opon, są zwolnieni z opłat drogowych. My płacimy na Niemców. Wpłacamy do polskiego budżetu 150 tys. w postaci różnych podatków drogowych. Państwo nam dziś mówicie, że tej sprawy nie da się szybko rozwiązać. Skończmy z taktyką przenoszenia odpowiedzialności z ministerstwa na ministerstwo. Załatwmy tę sprawę. Ja już nie mam z kim rozmawiać. Zostało nam jedno wyjście.

Kiedy jechałem dziś do Warszawy, rolnicy blokowali drogę. Objazd wynosi 50 km. Rolnicy blokują drogi, za które my płacimy. Objazdy powodują nasze straty. Nikt nam nie zwraca tych strat. Przewoźnicy cały czas są krzywdzeni – i na drodze, i w przepisach prawnych. To jest wielki ból. W tej konkretnej sytuacji potrzebne są dobre rozwiązania prawne. Zróbmy to. Nie zajmą się tym przewoźnicy, tylko eksperci.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Poproszę pana ministra o ustosunkowanie się do wypowiedzi. Jako ostatni do głosu zapisał się pan Tadeusz Kucharski.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ Solidarność Tadeusz Kucharski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, z wypowiedzi uczestników debaty wynika, jak ciężko jest pracodawcom, przewoźnikom, jakie mają problemy. Nie mówi się nic o kierowcach. Liczyliśmy na to, że usłyszymy propozycje wyjściowe ze strony pracodawców wobec kierowców. Słyszymy, że kierowcy zarabiają 2 tys. euro na miesiąc. To dużo wyższa kwota niż 8,5 euro za godzinę. Stawka 8,5 euro daje nam kwotę ok. 6,5 tys. zł przy liczbie godzin pracy, które wykonuje kierowca. Zatem nie ma problemu.

Wobec przepisów wprowadzanych przez Niemcy, Francję i wkrótce przez Belgię buntuje się cała grupa wschodnia. Nie buntuje się Europa Zachodnia, a przecież będą ich obowiązywać te same uregulowania. Będą również musieli wypełniać dodatkową dokumentację w języku niemieckim. Oni pracują w innych warunkach płacowych. Niemcy, wprowadzają płacę minimalną na poziomie 8,5 euro dla pracowników niewykwalifikowanych. Kierowcy zarabiają więcej. Ich stawka godzinowa wynosi 11-12, czasami 17 euro. W takich warunkach pracują kierowcy w Europie Zachodniej.

Chcielibyśmy doprowadzić do sytuacji, żeby u nas przynajmniej płaca minimalna była na poziomie niemieckim. Chcielibyśmy, żeby dodatki kompensacyjne nie zastępowały nam wynagrodzenia. Obecnie one są 3-krotnie wyższe niż płaca zasadnicza. Większość kierowców otrzymuje płacę minimalną, czyli 1750 zł. mówimy o małych firmach, które niestety tak wynagradzają pracowników. Praca u nas jest tańsza, ale nie może być niewolnicza. Wieloletnie zaniechania doprowadziły do przepaści zarobkowej. W ciągu ostatniej dekady ponad 3-krotnie wzrosła liczba firm przewozowych i prawie 4-krotnie liczba pojazdów w transporcie drogowym międzynarodowym. Nie wspomina się o problemach

występujących w transporcie krajowym, jak są wynagradzani pracownicy, jakie mają warunki pracy. Ich warunki pracy są znacznie gorsze niż kierowców międzynarodowych.

Nie będę wypowiadał się na temat działań w stosunku do Niemców. Byłyby to działania dyskryminujące, niedozwolone. Przepisy niemieckie obowiązują wszystkich. Zależy nam na tym, żebyśmy byli dobrze, uczciwie wynagradzani za wykonywaną pracę. Wspólnie możemy walczyć z patologią, która dotyczy nas wszystkich. W ostatniej dekadzie przybyło firm transportowych. Doprowadzono do sytuacji, że jeden drugiemu zabiera pracę. Nie ma pracy dla tych uczciwych. Zaczynamy jeździć na granicy rentowności. Dlatego nie ma pieniędzy na podwyżki. Firm transportowych jest po prostu za dużo. Kierowcy wyjeżdżają za granicę i czasem tydzień czekają na ładunki powrotne. Warunki pracy kierowców powinny być zmienione.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Bardzo dziękuję. Oddaję głos panom posłom wnioskodawcom. Proszę bardzo.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo. Jedno zdanie podsumowania można by zbudować wokół słowa skuteczność. Nie zależy nam na informacji o liczbie spotkań, wystosowanych pism, narad. Chodzi o skuteczne rozwiązanie problemu. Z odpowiedzi pana ministra nie wynikało, aby były perspektywy na skuteczne załatwienie sprawy. W mojej subiektywnej ocenie brak jest pomysłu na to, jak efektywnie przeprowadzić tę sprawę.

Zapowiadam w imieniu grupy posłów, że zaproponujemy Komisjom projekt dezyderatu do rządu z konkretnymi propozycjami działań. To stanowisko chcemy uzgodnić z przedstawicielami środowiska transportowego. Jeśli nie podejmiemy tej inicjatywy, to niczego dobrego nie możemy się spodziewać. To my jesteśmy liderem na tym rynku. Rozwiązanie niemieckie uderza przede wszystkim w nasze firmy transportowe. Jeśli nie zaproponujemy konkretnych rozwiązań, trudno się spodziewać, że ktokolwiek zrobi to dla nas. Dlatego grupa posłów zaproponuje projekt dezyderatu.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Krząkała (PO):

Bardzo dziękuję.

Proszę, panie pośle.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Szanowni państwo, wielokrotnie słyszeliśmy opinię, że to kolejne posiedzenie, na którym padają te same argumenty. Nie bez przyczyny argumenty miały być formułowane w obecności również ministra spraw zagranicznych. O tym, jak polski rząd traktuje ten problem, świadczy nieobecność ministra spraw zagranicznych. Przypomnę, że minister spraw zagranicznych ma 6 zastępców. Tymczasem minister wydelegował w swoim imieniu dwie osoby – panią dyrektor departamentu Komitetu ds. Europejskich oraz panią starszą specjalistę w departamencie. Zabrakło głosu MSZ. Minister infrastruktury odnosi się do kwestii, które leżą w kompetencji ministra spraw zagranicznych.

Nasze nadzieje okazały się płonne. Nie jest obecny minister spraw zagranicznych. Mówię to z pełną determinacją. Minister spraw zagranicznych od 2 lat wiedział o tym, że w Niemczech będzie wprowadzona płaca minimalna. Rozumiem, że w MSZ nie czytają „Forbesa", być może czytają „Newsweeka", a na pewno „Gazetę Wyborczą". Zacytuję za „Newsweekiem" z 27 listopada 2013 r. „Niemcy. Jest porozumienie koalicyjne. CDU/CSU i SPD osiągnęły w środę nad ranem porozumienie w sprawie umowy koalicyjnej, która ma stanowić podstawę programową nowego rządu Angeli Merkel. Płaca minimalna była głównym postulatem SPD". Polska prasa podała już wówczas informację, że płaca minimalna wyniesie 8,5 euro za godzinę.

Gdzie był minister spraw zagranicznych? Gdzie były jego służby? Miałem nadzieję, że dzisiaj się tego dowiemy. Co minister spraw zagranicznych zamierza zrobić w tej sprawie? Na pytania sformułowane na początku posiedzenia nie udzielono odpowiedzi. Czy

minister spraw zagranicznych podejmuje działania w tej sprawie? Zero odpowiedzi. Jedno z pytań dotyczyło rozmów z przewodniczącym Rady Europejskiej. Zero odpowiedzi.

Odpowiada sekretarz stanu w ministerstwie transportu. Czy ministerstwo transportu prowadzi politykę zagraniczną?

Jak zapowiedział poseł Piotr Król, wystąpimy z projektem dezyderatu. Będziemy zwoływali w trybie nadzwyczajnym kolejne posiedzenie komisji. wystąpimy do marszałka Sejmu ze skargą na postawę ministra spraw zagranicznych. W ważnej sprawie minister spraw zagranicznych Grzegorz Schetyna nie wydelegował żadnego ze swoich 6 zastępców na dzisiejsze posiedzenie. Jest to jedna z kluczowych spraw z punktu widzenia gospodarki narodowej. Mówimy o przyszłości sektora transportu drogowego w Polsce. Uważam, że minister spraw zagranicznych zlekceważył ten problem.

Nie odnoszę się do wypowiedzi jednego z posłów, który wyszedł, a który mówił, że posłowie PiS krzyczą. Świadczy ona o kompletnej ignorancji i braku wiedzy. Dziś nie ma podziałów partyjnych. Oczekujemy odpowiedzi na pytanie, dlaczego polski rząd nie robi nic i to nie od wczoraj. Minister spraw zagranicznych wiedział o sprawie od 2 lat. Podstawą wielkiej umowy koalicyjnej w Niemczech jest płaca minimalna. Minister spraw zagranicznych podpisuje z innymi ministrami list osiemnastu, który jest „miękki" aż do przesady. Nie zgadzam się, że to jest kwestia dyplomacji. Niemiecka minister pracy w dniu 23 stycznia publicznie ogłosiła możliwość rychłych zmian w ustawie o płacy minimalnej, których domagali się koalicjanci. Cytuję jej słowa: „Radzę wszystkim, żeby zostawili ustawę na razie w spokoju".

Co dadzą ugrzecznione sformułowania „chcielibyśmy zwrócić się do Republiki Federalnej Niemiec"? Kto dzisiaj reprezentuje interesy państwa polskiego w Unii Europejskiej? Jest ktokolwiek taki? Odnoszę wrażenie, że nie ma. Wszystko, co się dzieje, to gra pozorów, infantylne zachowanie tych, którzy myślą, że cokolwiek mogą. Tak naprawdę mogą niewiele albo nic. Wskazuję przede wszystkim na resorty zainteresowane problemem od początku. Dziś kluczową rolę powinien odgrywać minister spraw zagranicznych, którego niestety nie ma. Cokolwiek zostałoby powiedziane, będzie to wyłącznie łagodzenie problemu.

Nie zostawimy tego problemu nie dlatego, że zbliżają się wybory. Wyborami argumentowaliście państwo każde zachowanie opozycji przez ostatnie trzy i pół roku, każdą negatywną ocenę działań rządu. Interesuje nas, co będzie po wyborach, co zostawicie – czy tylko spaloną ziemię, czy będzie co zbierać?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję obu panom posłom wnioskodawcom. Dziękuję za wasze zaangażowanie. Mam nadzieję, że problem rozwiążemy wspólnie. Staramy się zajmować tą kwestią od początku. Niezależnie od tego, jakie oceny były dziś sformułowane, wszyscy chcielibyśmy, żeby problem został rozwiązany natychmiast. Dzisiejsza debata wskazuje, że wszyscy jesteśmy po jednej stronie. Musimy zmierzyć się z tym problemem.

Zanim sformułuję wnioski, oddam głos panu ministrowi Rynasiewiczowi. Informuję Komisje, że rząd reprezentowany jest na posiedzeniu przez dwóch ministrów. Nie można mówić o braku właściwej reprezentacji rządu. Chciałbym, żeby to jednoznacznie zabrzmiało.

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni goście. Bez względu na krytyczne oceny wygłaszane przez posłów wnioskodawców i parlamentarzystów zabierających głos w dyskusji oraz przedstawicieli strony społecznej, chciałbym stwierdzić, że aktywność polskiego rządu w tej sprawie była, jest i będzie. Dotyczy to wszystkich wymienionych resortów – spraw zagranicznych, pracy oraz infrastruktury, a także pani premier. Decyzja o powołaniu zespołu międzyresortowego i zaangażowanie w rozmowy na szczeblu Komisji Europejskiej oraz z kanclerz Niemiec są tego dowodem.

Mówicie państwo, że mamy już marzec. W ciągu dwóch miesięcy naprawdę wiele się wydarzyło. Reakcja strony polskiej była jak najbardziej właściwa. Nie umieć znaleźć

innego określenia na działania podejmowane przez Polskę niż określenie „dyplomatyczne". Nie każdemu to pojęcie odpowiada. Każdy powinien robić, co do niego należy. Dziękuję wszystkim organizacjom, które bardzo aktywnie włączyły się w działania. Często są one krytyczne w stosunku do polskiego rządu, co jest zrozumiałe. Dziękuję przewoźnikom i przedstawicielom związków zawodowych. Próbujemy wspólnie rozwiązać problemy, które były nierozwiązane. Po reakcji na sali było widać, że problem nie jest łatwy do rozwiązania.

Komisja Infrastruktury w ciągu kilku lat w porozumieniu z rządem doprowadziła do wielu rozwiązań korzystnych dla branży transportowej. Przypomnę choćby tzw. ustawę antykryzysową. Był to krok milowy. Nie zgadzam się ze stwierdzeniem, że w ostatnich latach nic nie udało się zrobić. Tak naprawdę udało się wiele. To jest moja ocena, która może być uznana za subiektywną.

We wszystkich obszarach krajowych i w sferze działań zewnętrznych rząd będzie czynił starania, żeby tę ważną dla branży transportowej i Polski sprawę załatwić.

Pozytywnie oceniam wniosek pana marszałka Jurka poparty przez posła Litwińskiego. Szkoda, że nie uzyskał akceptacji innych posłów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, prezydia Komisji przedstawią stosowną propozycję.

Sekretarz stanu w MIiR Zbigniew Rynasiewicz:

Chciałbym wyrazić swoje zdanie. Każde działanie, w tym przyjęcie wspólnej opinii przez trzy Komisje, a także dalsze kroki, jest pomocne. W naszych relacjach z Komisją Europejską takie działanie Komisji czy Sejmu byłoby dla nas wsparciem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wysokie komisje, szanowni państwo, w następstwie dyskusji w gronie prezydiów uzgodniliśmy propozycję, aby trzy Komisje przyjęły stanowisko w tej sprawie do pani premier Ewy Kopacz oraz do posłów w Parlamencie Europejskim. Mamy zarys tekstu, ale chcemy go skonsultować. Niewykluczone, że w następstwie tego stanowiska doprowadzimy do debaty plenarnej. To wymaga dalszych konsultacji.

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisje przyjęły propozycję. Oczywiście poinformujemy państwa na piśmie i przedstawimy do przyjęcia przygotowane stanowisko. Rozpatrzymy je w trybie pilnym.

Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Sprzeciwu nie słyszę. Uznaję wniosek prezydiów za przyjęty.

Proszę bardzo, pan poseł Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Panie przewodniczący, zapewne będziemy się jeszcze spotykać w tej sprawie. Mam nadzieję, że efektywnie. Jeśli szukamy najbardziej skutecznej reprezentacji rządu, to pamiętajmy, że analizowaniem barier w ustawodawstwach innych państw zajmują się biura radców handlowych przy ambasadach, które merytorycznie podlegają Ministerstwu Gospodarki. Może cenne byłoby porozmawianie również w tym gronie. Minister spraw zagranicznych sprawuje nadzór polityczny i dyplomatyczny, a nie merytoryczny.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję państwu za udział.